

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2058 de 2019

Carpeta Nº 3717 de 2019	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

MUELLE ANÍBAL SAMPAYO

SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE CARGAS

VISITA A LOS DEPARTAMENTOS DE ARTIGAS Y RIVERA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 3 de abril de 2019

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Adrián Peña.

Miembros: Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Juan José Olaizola y Martín Tierno.

Invitados: En representación de diversas empresas profesionales de carga: señores José García, Pedro Santestevan, Raquel Ferreira, Humberto Ramón, Osvaldo Vaccari, Ignacio Asumendi, Hallen Martínez y Antonio Carlos Gómez.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Adrián Peña).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

La Secretaría de la Cámara de Representantes remite la versión taquigráfica de las palabras del señor representante Nicolás Urrutia.

Además, tenemos una nota de los señores representantes Umpiérrez y Olaizola solicitando una reunión conjunta de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca con la nuestra.

La nota expresa: "De nuestra mayor consideración:

Los abajo firmantes solicitamos la citación por parte de esta Comisión en forma conjunta con su homóloga de Ganadería, Agricultura y Pesca, a los efectos de tratar todo lo relativo al eventual Proyecto de Puerto Pesquero de capitales chinos a instalarse en la bahía de la ciudad de Montevideo.

Este proyecto debido a su magnitud tendrá impacto en diversas áreas, por lo que entendemos necesario recibir conjuntamente al ministro de transporte Sr. Víctor Rossi, al ministro de ganadería, Ing. Agr. Enzo Benech, y también al Director Ejecutivo de Uruguay XXI, Dr. Antonio Carámbula".

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Como bien dice la nota de solicitud, la información que ha trascendido en los últimos tiempos ha sido sobre la posible instalación de un puerto pesquero de origen chino. Primero se había hablado de su instalación en la costa de Punta Yeguas y ahora se está hablando de Puntas de Sayago.

Por lo que ha trascendido, también es un emprendimiento de magnitud importante que puede tener distinto tipo de repercusiones. Por eso, nos parece importante citar a los dos ministros que trabajan en las áreas portuarias, para que vengan a informar al Parlamento y a las dos comisiones acerca de las características de este proyecto y los distintos aspectos que todavía no están claros sobre la posible instalación de este emprendimiento.

Esa es nuestra solicitud, señor presidente. Esperamos que la comisión la acompañe y podamos contar con la presencia de los dos ministros y del director de Uruguay XXI -que aparentemente es donde se ha gestado esta iniciativa- en el Parlamento, para tener la información pertinente a efectos del trabajo parlamentario.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Secretaría me informa que, desde el punto de vista reglamentario, podemos convocar a las autoridades e invitar a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, en la medida que la convocatoria en conjunto corresponde a la Cámara.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Encomendamos a la Secretaría la coordinación de la visita y la invitación a la comisión correspondiente.

Propongo que el segundo punto del orden del día pase a ser primero.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el proyecto de ley "Muelle Aníbal Sampayo. Designación al ex Muelle Shell de la ciudad de Paysandú".

En discusión.

Corresponde adecuar su articulado a la técnica legislativa. Léase el artículo único.

(Se lee:)

"Artículo único.- Desígnase con el nombre "Muelle Aníbal Sampayo" al ex muelle Shell en el departamento de Paysandú".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Corresponde designar al miembro informante.

SEÑOR PÉREZ GONZÁLEZ (Pablo).- Propongo como miembro informante al señor diputado Tierno.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda designado, entonces, el señor Martín Tierno como miembro informante.

(Ingresa a sala una delegación de Transportistas de Carga)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de transportistas de cargas, integrada por la señora Raquel Ferreira y los señores José García, Pedro Santestevan, Humberto Ramón, Osvaldo Vaccari, Ignacio Asumendi, Hallen Martínez y Antonio Carlos Gómez.

Esta delegación solicitó ser recibida ante los hechos de público conocimiento, vinculados a la implementación del llamado Sictrac. En la nota especifican que es de vital importancia agendar una reunión con esta comisión, a fin de expresar el sentir a la mayor brevedad posible.

Hoy es un día particular, porque se reúne la Asamblea General a la hora 13 y 30 para la realización de un homenaje, por lo que deberán administrar su tiempo.

SEÑOR ASUMENDI (Ignacio).- Agradecemos la posibilidad de concurrir a la comisión.

Vamos a comenzar con una exposición sobre lo que pensamos de Sictrac.

El problema más grande que hemos tenido en conversaciones con las autoridades, con los propios transportistas y en los más diversos ámbitos ha sido lo que todos entendemos es el cometido del Sictrac. Ese ha sido uno de los puntos principales de diferencia.

Al final, nos gustaría saber qué es lo que han entendido ustedes como diputados de para qué es este sistema y cuáles son las finalidades. Para nosotros sería importante conocer vuestra opinión. Entendemos que no está claro y creo que a partir de ahí va a salir parte de las soluciones para las diferencias que ha habido con este sistema.

Como transportistas vemos algunos inconvenientes con el Sictrac, por las más diversas causas. Vamos a tratar de enfocar y definir cuáles son las más importantes.

En primer lugar, tenemos una diferencia filosófica. ¿Por qué nosotros, que seríamos los controlados por parte del Estado, deberíamos pagar por este sistema? Y si lo debemos pagar, habría que ver cuál es la relación costo beneficio y cuál es el costo que va a tener. En algún momento se manejó para este sistema un costo de US$ 400 al año por camión. Este costo parecía bastante alto y no nos cerraba en la relación costo beneficio.

Por otro lado, esto, con ese costo, se sumaba a todas las regulaciones y controles que ya teníamos las empresas de transporte dentro del país. La pregunta es qué va a aportar este sistema a la regulación del sector y a los controles que ya tiene. ¿No será que puede ser más información acumulada de la cual, para su procesamiento, realmente va a ser utilizada? ¿Esto realmente corresponde?

El sector está sometido a las más diversas regulaciones gubernamentales y muchas partes de los sectores, inclusive, están sometidos a regulaciones por parte de los propios cargadores. Estas, obviamente, no son homogéneas; algunos controlan más, otros menos. Hay sectores que por la ley de tercerizaciones obligan a las empresas a ser puntuales en las obligaciones con el Estado.

En segundo lugar -esto fue lo que tuvo más difusión a nivel de prensa y demás- hay algunas diferencias con el diseño del sistema. En particular, quedó claro que al momento en que se instauró el calendario, en principio para el 2 de enero y luego para el 18 de febrero de este año, no estaban todos los operadores homologados; había una carencia. Cuando se hizo el primer calendario había solo un operador homologado y ese era claramente un problema, inclusive reconocido por las autoridades. Entendemos que ahí hubo un apuro innecesario.

También faltaba regular el tema de la confidencialidad de la información que se procesaba. Ahí estábamos entregando a operadores nuestra más valiosa información, que es la comercial. No olviden que somos empresas que operamos comercialmente, que competimos y que, por tanto, necesitamos tener alguna salvaguarda para eso, lo que no estaba previsto.

Por otra parte, el sector tiene algunas situaciones o condiciones que hacen necesaria una puesta a punto antes de la implementación.

Nosotros notamos una contradicción muy clara entre los objetivos que pretendía el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con este sistema, algo que expresaron de alguna manera. Ellos pretendían analizar el uso del patrimonio vial del país, llevar un registro de los camiones y ver cuáles eran sus actividades para cumplir con los cometidos del Ministerio. Sin embargo, si bien esta es una creación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social visualizaron esto como una herramienta de control del funcionamiento y de los horarios. Eso, para las empresas de transporte, se puede constituir en un problema muy grande.

Nosotros queremos sincerarnos con las autoridades, y trasladamos nuestras ideas al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, a los señores legisladores y al público en general. Me refiero a que el transporte no está pagando, en su gran mayoría -alrededor del 90%-, estrictamente lo que marca el laudo, por hora. Este sistema no está adecuado a la naturaleza de las actividades que se prestan en el sector. Entonces, las empresas adaptaron sus sistemas de pago a la naturaleza del sector, y quedaron desalineadas.

Si vamos a un sistema de control estrictamente horario y de regulación, podemos someter a las empresas de transporte -o al grueso de ellas- a una catarata de juicios laborales y a una serie de conflictos que no queremos para el sector, máxime cuando

estamos padeciendo algún enlentecimiento de la economía por razones coyunturales. Nosotros pretendemos conservar los puestos de trabajo. No queremos vivir por fuera de lo que marca la ley; queremos adaptarnos.

No es que el sistema de transporte no haya planteado todo esto y que ahora se desayuna con el Sictrac. Esto ya lo planteamos en los diversos consejos de salarios de los últimos años, pero no se pudo llegar a un acuerdo. Entonces, si se quiere implementar el Sictrac, habría que solucionar estos problemas. Deberíamos aprovechar esta oportunidad para poner una piedra histórica en el funcionamiento del sector. Además, el transporte forma parte de las cadenas productivas, en particular de las de exportación.

SEÑOR GARCÍA (José).- Queremos aprovechar este momento para ver si la parte laboral puede contribuir a que esto sea regulado definitivamente.

Nosotros no podemos trasladar ciertos costos a determinados sectores de la producción. Está más que demostrado que tenemos gran cantidad de tiempos muertos. Por ejemplo, si un camión va a una chacra, en condiciones normales, la cosecha no arranca antes de las diez u once de la mañana. Se me podrá decir que no mande camiones a esa hora, pero es imposible. Si la chacra está a 200 kilómetros, el camión debe salir a las seis de la mañana. Capaz que llegamos y está húmedo, se rompió la cosechadora o el camión cosechó después de tres horas y no me completó porque se vino una garúa, quedando todo para el otro día. Pongo ejemplos reales para sincerarnos. Capaz que cargué en el viaje y anduvo todo bien; en dos horas solucioné la carga y vine, pero llegué al destino final y el molino tenía otros horarios. Puede haber cola de camiones o se cortó el horario y quedé para el otro día. Puede suceder que cuando voy al puerto me encuentre con una bodega de un barco en malas condiciones, y me quede con la carga encima. Me puedo encontrar con un problema que no sea del transportista, del chofer ni del dador del flete como, por ejemplo, algo sindical en el puerto, un paro de la aduana, etcétera. Puedo ir a un monte y me puede pasar exactamente lo mismo. Puedo llegar y estar cuatro o cinco horas para generar la carga. Es muy compleja la situación. Ninguno queremos estar por fuera de las reglas. Un sistema así, con el control de todas las horas, se hace inviable. Yo no tengo a quién trasladar ese costo. En un viaje de 100 kilómetros el tiempo puede ser totalmente diferente, y puede llegar a variar en unos cuantos dólares la tonelada del producto. Habría que trabajar en el tema para ver cómo podemos llegar a buen término. Por ello, se planteó la idea de generar comisiones para trabajar sobre bases reales.

Además, la cadena productiva es fundamental para nosotros y para el país. Ninguno queremos estar por fuera de lo que marca la ley. Esto se aplica también al transporte propio y al profesional de carga; por encima de las 3,5 toneladas se aplica para todo el mundo. Uno va a cargar carne a un frigorífico, está citado para las doce de la noche y termina cargando a las cinco de la mañana. Esas horas quedan muertas, y yo considero que el chofer las debe ganar. La pregunta es cómo llego a esa ecuación.

SEÑOR ASUMENDI (Ignacio).- Otro tema es que el sector productivo y el exportador -que muchas veces por la dimensión de nuestro país es tomador de precios- esto no lo puede trasladar a sus clientes en el exterior. Para nosotros, este es un problema que debe solucionarse necesariamente antes de imponer el Sictrac.

Es necesario definir para qué es el Sictrac, y hay que eliminar las contradicciones. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos dijo claramente que su cometido era otro, que ellos nunca pensaron esto como lo hizo el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Sin embargo, esa creación desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue apropiada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y hoy se quiere llevar a cabo. Falta madurez en el proceso.

Obviamente, hay algunas fallas en el diseño del sistema, pero es algo solucionable. Me refiero a la cantidad de operadores, los costos, la deducibilidad del sistema desde el punto de vista fiscal para abaratar los costos. Nosotros queremos que los nuevos sistemas que se implementen sean útiles y perduren en el tiempo. Por su dimensión, tamaño y coyuntura, en este país no podemos darnos el lujo de dilapidar tiempo y dinero.

Para iniciar de buena manera el Sictrac, deberían solucionarse los problemas estructurales del sector. Claramente, el salario es un problema estructural del sector, aunque no es el único. Ustedes también habrán escuchado hablar de la renovación de la flota, la información que se genera y demás situaciones que hacen a la competitividad.

Nos interesa trasmitirles -creemos que es lo principal que debemos decirles- que tenemos la oportunidad de cambiar. Si lo tomamos de esa manera, puede ser un gran punto de partida que nos permita solucionar cuestiones que hacen al bienestar del país.

También queremos trabajar sobre las fuentes laborales. Tal como se está actuando hoy, el trabajador -no solo la parte empresarial, en la que hacemos énfasis porque somos empresarios- no tiene las garantías suficientes; los sistemas no concuerdan estrictamente con lo que marcan los consejos de salarios. Queremos llegar a un sistema legal, que refleje la naturaleza del sector y dé garantías a todas las partes. El sector empresarial no va a tener excusas para cumplir con lo que marcan las leyes. Desde el punto de vista del trabajador se verán colmadas sus necesidades, porque, como bien decía hoy José García, entendemos que el trabajador tiene que cobrar lo que le corresponde.

SEÑOR VACCARI (Osvaldo).- Como bien han dicho mis colegas, uno de los puntos medulares es solucionar el aspecto salarial. Hemos manejado la posibilidad de una remuneración inteligente. Cuando ponemos a los empleados en la planilla de trabajo, debemos establecer su horario de ingreso. A partir de ese momento comienza su jornada, pero no siempre ese horario es real. Debido a la forma estática de citar a los choferes, empezamos con horas muertas, que nos aumentan el costo y, además, cargamos con horas innecesarias a una persona que luego debe cumplir con su función.

Por lo tanto, me parece muy importante ver no solo el sueldo en sí. No se trata de que no queramos pagar lo que se debe pero, sin dejar de lado la seguridad, debemos buscar la manera de que la persona pueda producir en el horario que corresponda. Tal vez, se podría buscar cierta elasticidad. Desde el Estado, desde el MTOP -ustedes lo indicarán- podría generarse un grupo de trabajo con las empresas, para compartir experiencias y ver qué sería lo mejor.

Me parece justo buscar la seguridad, la producción y el costo de la empresa, y la seguridad social y del chofer. Creo que es un punto importante.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos a la delegación de transportista que hoy nos visitan.

Obviamente, conocemos estos temas; hemos recibido las inquietudes de distintas gremiales -algunas representadas por ustedes- y también de transportistas que hoy no están aquí. Días pasados, convocamos al ministro de Transporte y Obras Públicas y al director nacional de Transporte, y les planteamos varios de los puntos que ustedes nos han mencionado.

Se ha postergado casi seis meses la imposición del Sictrac y sabemos que ha habido instancias de negociación sobre algunos de los temas que ustedes han planteado. Queremos saber si se han tratado temas principales, como el pago, que recién han señalado detalladamente. ¿Existe alguna instancia formal en la que ustedes estén representados, para conciliar las posiciones y tratar de conseguir una fórmula que dé

viabilidad al sector y a las distintas partes con intereses en este tema? Cuando vino el ministro le dijimos que no se puede terminar en la pérdida de fuentes de trabajo ni en la quiebra de empresas. Este tema es central. ¿Ustedes integran alguna mesa de negociación para buscar una solución a esta situación?

SEÑOR TIERNO (Martín).- Saludamos nuevamente a la delegación.

Comparto las últimas palabras expresadas por el diputado Olaizola. Estamos de acuerdo en que nadie quiere que se cierren empresas ni que haya menos fuentes de trabajo en este país.

La exposición de la delegación me ha aclarado mucho el panorama: el principal problema es el pago de las horas muertas. Creo que el costo de la puesta en funcionamiento de este sistema, si bien es importante, se puede diluir, y no es tanto.

Hubiese querido leer toda la versión taquigráfica, pero no pude llegar al punto que quería. ¿Se planteó junto al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hacer una mesa de trabajo para intentar que, a través del consejo de salarios, se pueda solucionar el problema? Creo que este es el punto fundamental, y no tanto el otro. Por lo que he escuchado, la mayoría está a favor de lo otro, pero ahora ustedes manifiestan que, filosóficamente, están en contra, por los motivos que han expresado.

Les agradezco al planteo que han hecho, porque me han aclarado bastante el meollo de la cuestión.

SEÑOR AYALA (Mario).- Damos las bienvenida a la delegación.

Quisiera saber si han hecho algún análisis de costos del sistema tal cual está establecido y también con las modificaciones que ustedes están planteando. ¿Cuál sería el impacto que causaría?

SEÑOR TIERNO (Martín).- Voy a decir algo pequeño, pero es importante para aclarar el tema.

Conozco la situación de las empresas de Durazno, porque soy de allí y he hablado con los propietarios, pero es bueno que conste en la versión taquigráfica.

¿Cómo se fija el laudo del trabajador? ¿Se toma en cuenta el comienzo y el final de jornada que ustedes han mencionado que se debe establecer? ¿Se paga el tiempo de espera u horas muertas? ¿Se cubre de alguna otra manera, por ejemplo, con días u horas libres? ¿Se está negociando eso en los consejos de salarios?

SEÑOR ASUMENDI (Ignacio).- En primer lugar, contestando al diputado Olaizola quiero decirles que hay negociaciones en curso. Algunos de quienes estamos aquí pertenecemos a gremiales que están nucleadas en ITPC, la Intergremial de Transporte Profesional de Carga.

Voy a abrir un paréntesis. ¿Por qué estamos acá? ¿Por qué no está la ITPC? El ministro de Transporte y Obras Públicas ha dicho que habló con la ITPC y no han planteado problemas. Llegamos a esta situación porque a finales del año pasado, para nosotros el Sictrac era simplemente un proyecto. Estábamos discutiendo las condiciones, cómo se haría, la cantidad de operadores, cómo se implementaría, qué era el chip, qué implicancias tendría, y el 20 de diciembre nos encontramos con un calendario de instalación para el 2 de enero. Para decirlo en términos prácticos: los transportistas no hicimos una digestión del sistema, no sabíamos ni qué era, y lo debíamos instalar.

La mayoría de las empresas nos encontramos nucleadas en gremiales y, a través de ellas, a la Intergremial, pero en ese sistema nos faltaba un montón de información. Luego comenzamos a ver las consecuencias. En una asamblea de la ITPC realizada a

mediados de enero supimos el costo que tendríamos. Paralelamente, surgieron grupos de trabajo.

Yo pertenezco a Trale -encargada del transporte de leche-, José García a TADI y Raquel Ferreira a ATPR. Todos somos socios de la Intergremial. Pero, por ejemplo, Utrata -la gente de Tacuarembó- y Grupo 12, que integra Osvaldo Vaccari, no están afiliados a la ITPC.

Nosotros comenzamos a ver que, más allá de estar o no afiliados a ITPC, debíamos unir al transporte en una misma visión. Quizá desde afuera pueda parecer que hay desunión, pero estamos trabajando para que haya unión.

Estamos acá para plantear un punto de vista alternativo. Debido a la posición monolítica, principalmente de las autoridades de ITPC cuando se planteó el tema en enero, dieciséis gremiales pusieron reparos al proyecto del chip, la mayoría de ellas debido a falta de información.

Nosotros seguimos trabajando dentro de ITPC para tratar de encauzar esto de manera razonable.

En este momento ITPC está llevando adelante charlas, por un lado, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por otro, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Aún está faltando una mesa de trabajo en la que se sienten todas las partes.

De acuerdo con lo que nos han transmitido desde ITPC, el ministro de transporte se comprometió a participar de las negociaciones con el de trabajo. Nosotros entendemos que necesariamente debe participar. Esta es una de las diferencias que podemos tener.

El diputado Tierno nos consultaba respecto a la cuestión filosófica. Si bien puedo tener diferencia desde el punto de vista filosófico en cuanto a quién lo tiene que pagar, cómo se debe pagar o al costo, creo que eso no hace al sí o no del sistema. Si fuera así, tendríamos que oponernos a todos los impuestos, pero sabemos que vivimos en una sociedad en la que los impuestos o las regulaciones son razonables para atender a fallas de mercado.

Debido a la posición de ITPC podría parecer que la mayoría del transporte apoya esto. Nosotros no lo vemos de esa manera; en realidad, lo vemos como que hay una gran mayoría que entiende que el sistema no se debería aplicar en estas condiciones, que tenemos que reformar esas condiciones. Quizá lo que ustedes puedan entender, y está bien, es que la gran mayoría no dice estrictamente que no, pero le decimos que no en estas condiciones. Es decir que si se dan las condiciones adecuadas le podemos decir sí.

Eso es lo que nosotros hemos venido a plantear y es lo que se ha logrado consensuar. Obviamente, siempre están los que estrictamente dicen que no, los que dicen que sí sin condicionantes y quienes lo hacen por un interés, porque atrás de esto también se ha hablado de poner un punto cero, para algunas empresas, desde el punto de vista fiscal. Seguramente, nosotros no nos pongamos de acuerdo, porque nuestras empresas han pagado regularmente nuestras obligaciones y sabemos que los puntos cero son muy injustos. Eso es algo que merecería otro debate, porque detrás muchas veces están estos intereses.

Entre los impactos planteados por el señor diputado Ayala, para tener una idea, se han realizado algunos estudios. Me voy a remitir a las palabras del señor José García, que dijo que en un recorrido de 100 kilómetros la variación de costos -según lo calculado por una gremial, no recuerdo si la de Young o la de Salto- en ITPC podría llegar hasta a

duplicar la tarifa en un recorrido de 100 kilómetros, si tuviéramos en cuenta todas las esperas. Por supuesto que hay que analizar, pero esto es muy variable y difícil de estandarizar. En ese caso, debemos tener en cuenta que una tarifa para 100 kilómetros sería de US$ 15. Imaginen lo que significa para un productor de granos poner US$ 15 más. Puede ser realmente un problema de viabilidad. Y el tema pasa por ahí, por la competitividad, por la viabilidad. ¿Cómo hacemos para articular las dos cosas, tener nosotros una remuneración razonable sin afectar nuestra competitividad como transportistas ni la de nuestros clientes? Creo que esas son las tres cosas que tendríamos que poner sobre la mesa, y es lo que queremos: una mesa de negociación donde estén todas las partes involucradas.

SEÑOR VACCARI (Osvaldo).- Antes de hacer referencia al laudo, quisiera responder al señor diputado Ayala en cuanto al impacto y al aumento de costos.

El aumento de costos ya fue muy bien ilustrado por el señor Asumendi.

En cuanto al impacto, no podemos dejar de mirar el 100% del colectivo del transporte y de los diferentes servicios que brinda cada uno y los porcentajes de la flota.

No podemos olvidar que Uruguay es un país chico, entre dos grandes, y que precisa ser competitivo también a nivel regional y que tal vez, por una sana voluntad de buscar algo, dejamos de mirar otras cosas. Es importante mirar el transporte como un todo.

Si logramos mejores condiciones para el transporte nacional, vamos a generar que el internacional participe más en el transporte interno, y sería un impacto negativo, porque va a seguir aumentando la oferta sobre la demanda real. Por eso digo que hay que mirar el todo. Me parece que no hay que dejar de mirar a Uruguay en la región.

En cuanto a lo que preguntaba el diputado Tierno, puedo decir que vengo de una agremiación que no es socia de la ITPC y está presidida por un duraznense, por lo que creo tener un buen presidente. Su nombre el Pablo Nossar.

Hace un tiempo decíamos que hay ciertas formas de remuneración distintas a las que se dan por consejos de salarios y, mismo en el transporte de carga, a lo que es la hacienda. En el transporte yo estoy ligado al Grupo 12, que es una agremiación que aúna carga y transporte. Hay formas ya existentes de regular, que pueden ser aplicadas al transporte. Dentro del transporte tradicional, está el trasporte internacional, que tiene una forma de remuneración que tal vez sea aplicable a ciertas cosas que hacemos acá.

Entonces, tampoco estamos pidiendo nada nuevo. Tal vez lo que estamos pidiendo es que para algunas actividades, en ciertos momentos, se pueda aplicar algún tipo de prácticas que se utilizan en otro sector, que se pueda traspolar.

En cuanto a los consejos de salarios, lamentablemente hubo intentos de empresas que trataron de hacer convenios colectivos con sus empleados, pero si no cubrían la masa salarial total a fin del ejercicio se veían en un problema, tratando de buscar una remuneración alternativa.

Por eso, hablo de una remuneración inteligente, de buscar una elasticidad.

SEÑOR ASUMENDI (Ignacio).- El laudo general de la carga nacional, para la mayor parte de los sectores, prevé el pago de un jornal, horas extras y, luego, lo que se llaman horas de simple presencia más pernoctes, en caso de que el chofer tenga que quedarse en el camión. O sea que si un chofer trabaja doce horas va a cobrar el jornal, las cuatro horas extras, y si a su vez tiene que permanecer algo más de tiempo en el camión va a cobrar las horas de simple presencia. A su vez, si se tiene que quedar a dormir va a

cobrar un viático adicional por pernocte. Aparte tiene un viático por almuerzo o cena. Es decir que si está todo el día cobra tres viáticos.

Para diferenciarlo, dentro del laudo, también tenemos el transporte de hacienda. Por eso decimos que hay alternativas para implementar y que van en línea con lo que queremos. En el transporte de hacienda se contabiliza una cantidad de kilómetros determinados -se toman los kilómetros como forma de pago, ya que los kilómetros tienen un valor- y todos aquellos kilómetros por encima de los 10.000 -que fue una cuota específica que se encontró para el transporte de hacienda- se pagan doble, porque se consideran horas extras.

Capaz que el transporte general no recorre la misma cantidad de kilómetros mensualmente como el transporte de hacienda, pero de repente encontramos que en el transporte nacional, por estudios realizados por la Universidad de Montevideo para ITPC, la media es de entre 4.000 y 5.000 kilómetros mensuales en los vehículos de transporte de carga. Inclusive, en la zafra hasta se recorren menos kilómetros que el resto del año, porque las esperas son mayores. Quizás haya que encontrar algo similar a lo previsto para el transporte de hacienda.

También tenemos algunas variantes en el transporte internacional que prevén esas eventuales horas extras. El transporte internacional paga un jornal por la presencia y un segundo jornal del mismo valor por las eventuales horas extras que va a tener, justamente, por el problema que significa controlar la cantidad de horas reales de trabajo en el exterior. Es algo que ha sido admitido y funciona. Obviamente, además, se pagan los correspondientes viáticos. En todos los casos se asegura al trabajador un mínimo de masa salarial equivalente, por la sumatoria del valor de los jornales que hoy anda en el entorno de los $ 30.000 nominales. O sea que, en realidad, también ahí el trabajador tiene cierta seguridad.

Nosotros no vamos en contra, porque para que esto funcione pretendemos que el trabajador tenga cierto resguardo y, por tanto, entendemos razonable tener una masa salarial. Inclusive, en el transporte de hacienda, en el pago por kilómetro, esa masa salarial es un poquito superior a la de la carga nacional.

Creo que se trata de encontrar voluntad de todos los actores de entender el problema real y también tener voluntad política de parte de los ministerios que colaboran en estas áreas para trabajar los temas. Creo que hay conciencia. El asunto es, realmente, ponerle foco.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia y entendemos que es bien importante porque echa luz sobre muchos temas.

Cuando se convocó al ministro y al director de transporte a esta comisión, nosotros establecimos con claridad que el principal problema a resolver pasaba por el tema laboral. El ministerio normalmente sigue el trabajo de la comisión y nosotros vamos a seguir insistiendo. Somos una comisión asesora, es decir, no tenemos capacidad resolutiva, pero vamos a tratar de insistir para generar ámbitos de trabajo.

Lo que el ministro comprometió en aquel entonces no fue la creación de un ámbito de esas características, sino enviarnos el nuevo proyecto de resolución apenas lo tuviera pronto. Esto lo cumplió, porque la comisión recibió en tiempo y forma la nueva resolución, con los nuevos plazos y fechas que ustedes conocen, pero todavía no ha sido posible generar ese ámbito. Vamos a seguir trabajando para conseguirlo.

SEÑOR ASUMENDI (Ignacio).- Agradecemos que nos hayan recibido.

Entendemos que esta comisión no tiene capacidad resolutiva, pero creo que es importante que se puedan generar esas mesas de trabajo con la mayor heterogeneidad posible de los actores que participan. Creo que eso es lo más importante, porque no nos serviría de nada hablar con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social solamente, si no está el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tiene que haber una unidad. Por eso hoy les preguntamos qué es para ustedes el Sictrac. Creo que si lo hubiéramos podido digerir de entrada hubiésemos ahorrado un montón de tiempo.

Respecto al calendario, creo que está bueno. La verdad es que todavía no sabemos si se podrá dar cabida a todo esto que se viene planteando. Ojalá que sí, pero esperamos cierta contemplación en caso de que estemos muy cerca de acuerdos, para poder arrancar el sistema con las cosas claras. No nos sirven los parches. Es uno de los problemas que nos tenemos que cuestionar, inclusive, a nivel de sociedad.

Creo que acá tenemos una oportunidad de hacer algo y terminarlo bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por vuestra comparecencia.

(Se retira de sala la delegación de Transportistas de Cargas)

——La semana pasada, como habíamos acordado, con la Comisión visitamos el norte del país. En toda la recorrida nos acompañó el señor ministro y el director nacional de vialidad. Además, participaron ediles de las juntas departamentales, primero de la Comisión de Transporte de Artigas y, al día siguiente, de la Junta Departamental de Rivera. Fue una muy buena instancia. Estuvimos recorriendo las obras y, efectivamente, pudimos constatar las denuncias que en su momento se realizaron en la Comisión. Tanto en la Ruta Nº 4 como en la Ruta Nº 30 vimos una cantidad importante de reparaciones. La ruta estaba reparada, pero en los últimos días. Claramente, la cantidad de pozos era importante en los tramos que recorrimos. Allí surgieron explicaciones acerca de las fallas por parte de la gente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas encargada de la Regional Norte. También nos acompañaron los titulares de las empresas constructoras, y ensayaron explicaciones sobre las razones por las cuales se habían dado estos problemas.

Además, hay que destacar que la explicación que brindó el ingeniero del Ministerio no fue la misma que la brindada por algunos de los técnicos de las empresas. En ambos casos, se establecía que la dificultad era en la carpeta asfáltica y no en la base de la ruta.

Fue muy importante recorrer las obras y que nos acompañara el señor ministro. En todo momento se destacó la importancia de la inversión desarrollada allí. Tuvimos la oportunidad de visitar los puentes en construcción, una obra bien importante. En todo el tramo se estima una cifra cercana a los US$ 90.000.000. Por lo tanto, queda claro que fue muy importante la inversión en el departamento de Artigas y que no hay ningún señalamiento en ese sentido.

Aprovecho esta instancia para hacer un reconocimiento sobre la inversión realizada y de la mejora notoria en las condiciones de las rutas y de los puentes en construcción, uno de ellos, el más importante que se va a construir en esta administración. Sin embargo, nos vinimos con la duda razonable sobre la calidad de la obra y sobre nuestra función de controladores del Poder Ejecutivo. Los recursos deben ser utilizados como corresponde y de acuerdo con las mejores prácticas de administración.

Tuvimos intercambio de opiniones con los vecinos, con la Junta Departamental de Artigas y, al día siguiente, con la gente de Rivera. Hay un compromiso para terminar el tramo de la Ruta Nº 27 hasta el cruce con la Ruta Nº 28 al 31 de mayo. Sin embargo, las

dificultades se encontraron, fundamentalmente, en la Ruta Nº 4 y en la Ruta Nº 30 de Artigas.

SEÑOR AYALA (Mario).- Queremos reconocer la disposición del señor ministro para hacer esta gira, fundamental para nosotros. Digo esto porque, en cierto momento, se había cuestionado las observaciones que hicimos.

Al respecto, redactamos un pequeño informe que queremos dejar como constancia en la versión taquigráfica.

Conforme a lo acordado con el señor ministro de Trasporte y Obras Públicas en la última sesión de esta Comisión, durante los días 26 y 27 de marzo próximo pasado el señor presidente de la Comisión y quien suscribe -junto al señor ministro y a técnicos de su Cartera y de las empresas adjudicatarias de las obras- realizamos una recorrida de inspección de los trabajos que se han venido realizando en las rutas nacionales 4, 27 y 30, en los departamentos de Artigas y Rivera. Estuvieron presentes también el señor diputado Silvio Ríos, las autoridades del gobierno departamental de Artigas, el señor secretario general, el señor presidente de la junta departamental y la Comisión de Obras.

Se constató que las observaciones que realizamos tanto en el seno de esta Comisión como en el pleno de la Cámara fueron verificadas completamente, aun cuando sabemos que hubo una intervención a muy pocos días de la inspección por parte de las empresas para reparar el importante número de defectos que hay a lo largo de estos tramos que ya están terminados.

A título descriptivo, en la Ruta Nº 4 se presentaron veintiocho reparaciones de los kilómetros 170 a 177; del trayecto comprendido entre los kilómetros 150 y 160 hay noventa y cinco reparaciones. En el tramo de esta ruta que va desde el kilómetro 178 hasta el empalme con la Ruta Nº 30 -aproximadamente unos 22 kilómetros- se están realizando obras de reparación y ensanche por parte del consorcio Cujó Incoci, con financiación del BID, según el contrato de licitación C/55, inclusive con ampliación.

En el caso de la Ruta Nº 30, en su trayecto desde Artigas hasta el empalme con la Ruta Nº 3, la situación es la siguiente. En base a un acuerdo con el Focem -Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur-, por el cual este fondo aporta US$ 25.765.001,21 y el Estado uruguayo US$ 14.352.562,42 como contrapartida nacional, se ha licitado, adjudicado y se están ejecutando cuatro contratos para la rehabilitación de ese trayecto, para lo que se ha dividido en cuatro tramos. Estos tramos se extienden desde la Ruta Nº 3 hasta Gomensoro, desde Gomensoro hasta el arroyo Cuaró, desde el arroyo Cuaró hasta Javier de Viana y desde allí al arroyo Chiflero. El primero de estos tramos ha sido adjudicado a la empresa Díaz Álvarez, y los otros tres a Tracoviax.

Respecto de los puentes, cuatro están siendo construidos: dos sobre los arroyos Tres Cruces y Cuaró y dos sobre las zanjas de la Comisaría y La Bomba; además, hay un ensanche del puente sobre el arroyo Pelado. Cabe destacar que cuando estén operativos, ya no habrá aislamiento por crecidas. El conjunto de esta obra vial constituye una inversión histórica para esta ruta, para el departamento y para el norte del país. Queremos valorar esto porque es así.

En el trayecto de la Ruta Nº 30 que va desde Artigas hasta Buena Unión -departamento de Rivera-, en el empalme con la Ruta Nº 5, hay tres tramos en los que se han realizado obras de rehabilitación y ensanche de la plataforma. Los dos primeros van desde la ciudad de Artigas hasta el Catalán. Uno, mediante el contrato C/55 entre la Corporación Vial del Uruguay y el consorcio Cujó Incoci, para el tramo que va desde el kilómetro 124,300 hasta el 151, y otro desde allí hasta el kilómetro 170,800, mediante el contrato C/56 con la empresa Tracoviax. Ambos tramos presentan defectos de

construcción similares a los observados en la Ruta Nº 4. Luego, desde Masoller hasta la Ruta Nº 5 -ya en el departamento de Rivera-, la obra fue realizada por la empresa Ramón Álvarez S.A. Este tramo presenta alguna reparación puntual aunque es notoria la calidad superior del tratamiento realizado en esta zona.

Desde el kilómetro 171 de la Ruta Nº 30 hacia la ciudad de Artigas -unos 20 kilómetros- se pueden contar ochenta y tres reparaciones, que también ya habían sido reparadas el año pasado -antes de la inauguración-, y hoy tuvieron que volver a ser reparadas porque se desplazó la parte superficial.

Respecto de la Ruta Nº 27, se ha realizado una obra de rehabilitación y ensanche en un tramo de 8 kilómetros desde la Ruta Nº 5 hasta Los Lagos; luego, observamos otros 7 kilómetros con una pavimentación primaria, y a continuación, otros 18 kilómetros que están en obra, con algunos problemas de señalización y quejas de los vecinos. De todos modos, la empresa ha expresado su compromiso -ante el ministerio y los vecinos- de terminar la obra antes del 31 de mayo próximo.

Cabe mencionar que en la recorrida visitamos la construcción del puente sobre el arroyo Cuñapirú -próximo a la ciudad de Rivera-, que se pensaba ampliar pero que, por motivos técnicos, se resolvió hacer otro nuevo al lado del ya existente.

Como conclusión, es de destacar la importancia de la inversión que se ha determinado para estas rutas. Sin dudas, una vez concluidas todas estas obras, y en la medida en que queden en buenas condiciones, habrá un antes y un después para quienes habitamos el norte del país.

No habrá más aislamientos debido a las crecidas; no habrá escuelas sin maestros; no habrá niños sin clases; no habrá producción detenida; no habrá ambulancias que tengan que transitar por carreteras brasileñas.

Ya hoy el viaje desde Artigas a Montevideo se reduce casi una hora. El día que esas obras estén prontas, las maestras que van a dictar clases a la zona oeste del departamento de Artigas ahorrarán entre dos y tres horas por día.

Teniendo en cuenta la significación de la inversión, no podemos admitir que se realice una obra con las debilidades de construcción que se han constatado. De acuerdo con las expresiones del ministro, en Artigas la inversión es de más de US$ 90.000.000. Esto no tiene precedentes en la historia del departamento. Seguramente, pasarán varios gobiernos para que pueda contarse con una inversión de tal magnitud.

Por lo tanto, entendemos que sería oportuno buscar una evaluación técnica independiente, que dictamine sobre la calidad de las obras. Con tal propósito, proponemos a esta Comisión que se solicite un informe al Instituto de Estructuras y Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Udelar.

Asimismo, queremos plantear que el ordenamiento institucional de la República ha regulado la forma en la cual se define la realización de la obra pública y el modo cómo se financia y se ejecuta. Pero la experiencia está indicando que es necesario supervisar desde el Parlamento y con sustento técnico el proceso de la obra, así como auditar el cumplimiento de los objetivos una vez finalizada.

Sería conveniente que el Parlamento contara con un asesoramiento técnico independiente, del más alto nivel, como puede ser el Instituto correspondiente a una Facultad de Ingeniería que, ante requerimiento, informara sobre los aspectos técnicos de la obra.

Además, convendría al propósito de una buena administración estatuir un servicio descentralizado con sólida independencia técnica, que realice la auditoría ex y post finalización de la obra, a fin de analizar si se cumplieron cabalmente los objetivos.

Voy a dejar registros fotográficos, con fechas, que muestran cuando se finalizó la obra, cuando se presentaron los defectos el año pasado, cuando se repararon a partir del 8 de noviembre, cuando se volvieron a estragar estas reparaciones, y el estado en que se encuentra hoy, a pocos días de ser arreglada.

Entrego a la Secretaría este registro fotográfico, en el que están las fechas, las rutas y los tramos.

Por último -aunque debería haber empezado por esto-, quiero agradecer a la Comisión, a la secretaria por el trabajo que hizo antes y durante la gira.

No sé si quedó clara mi solicitud para que la Comisión pida un informe a la Facultad de Ingeniería.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la incorporación del informe del señor diputado Ayala a la versión taquigráfica.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Si todos están de acuerdo, se va a votar la propuesta del diputado Ayala de solicitar a la Facultad de Ingeniería el estudio técnico sobre las situaciones constatadas en las rutas mencionadas.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Como no nos queda tiempo, proponemos a la Comisión continuar en la próxima sesión con el tratamiento de este tema.

Como bancada del Frente Amplio queremos dejar planteados algunos puntos, sobre todo en lo que refiere a la integración de la delegación, ya que debido a problemas de agenda ninguno de nosotros pudo concurrir. Entendemos que no es bueno que salga una Comisión sin ningún integrante de la bancada mayoritaria. También queremos hacer algún comentario sobre el planteo hecho por el diputado Ayala, que me pareció muy interesante.

Reitero: propongo continuar con este tema en la próxima sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor diputado: cuando la Comisión decidió ir a ver las rutas, dos diputados oficialistas confirmaron su asistencia. Luego, cuando ya estaba toda la agenda armada, los contactos realizados y el trabajo planificado, ambos diputados informaron que no podrían asistir. Y no voy a dejar constancia en la versión taquigráfica de las razones por las cuales no pudieron ir. Por eso fuimos los demás.

Si los diputados no hubiesen confirmado su asistencia, la visita al norte del país no se habría realizado de ninguna manera. En un primer momento los diputados confirmaron su asistencia, pero luego anunciaron que no asistirían. Esa fue la razón por la que debimos mantener todo como estaba. Sinceramente, hubiésemos preferido que la responsabilidad de los legisladores los llevara a avisar antes que no podían ir; hubiésemos agendado para otra fecha. Hubo un error por parte de ellos -que entendemos-, pero quedamos embarcados en el viaje y tuvimos que realizarlo porque ya estaba todo confirmado. Lamentablemente, avisaron tarde que no irían.

Me sorprende mucho la apreciación que realiza el diputado.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Como ya no tenemos tiempo, no quiero comenzar a discrepar; propongo seguir con el tema en la próxima sesión. También quiero contestarle a usted, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la reunión.

(Es la hora 13 y 30)

NOTA Y FOTOS PRESENTADAS POR EL SEÑOR REPRESENTANTE MARIO AYALA

Montevideo, 3 de marzo de 2019

Sr. presidente de la comisión de Trasporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Dip. Adrián Peña
PRESENTE

Conforme a lo acordado con el señor ministro de Trasporte y Obras Públicas en sesión pasada de esta comisión, durante los días 26 y 27 de marzo próximo pasado, el señor presidente de la comisión y quien suscribe, junto al ministro y técnicos de su cartera y de las empresas adjudicatarias de las obras, realizamos una recorrida de inspección de los trabajos que se han venido realizando en las rutas nacionales 4, 27 y 30, en los departamentos de Artigas y Rivera. Estuvieron presentes también el diputado Silvio Ríos y autoridades del gobierno departamental de Artigas, el Secretario General de la Intendencia, el presidente y la comisión de Obras de la Junta Departamental.

Se constató que las observaciones que realizamos tanto en el seno de esta comisión como en el pleno de la Cámara, fueron verificadas completamente, aun cuando tenemos conocimiento que ante esta inspección, empresas realizaron prestamente reparaciones durante los días previos a la visita.

A título descriptivo, la Ruta 4 presentó 28 reparaciones de los kilómetros 170 a 177; y del trayecto comprendido entre los kilómetros 150 y 160, 95 reparaciones. En el tramo de esta ruta que va desde el kilómetro 178 hasta el empalme con Ruta 30 (aprox. 22 kms), se están realizando obras de reparación y ensanche por parte del consorcio CujóIncoci, con financiación del BID, según el contrato/licitación "C/55 – Ampliación".

En el caso de la Ruta 30 en su trayecto desde Artigas hasta el empalme con la Ruta 3, la situación es la siguiente: en base a un acuerdo con el FOCEM (Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR) por el cual este fondo aporta USD 25:765.001,21 y el Estado oriental USD 14:352.562,42 como contrapartida nacional, se ha licitado, adjudicado y se están ejecutando cuatro contratos para la rehabilitación de ese trayecto, para lo que se ha dividido en cuatro tramos. Estos tramos se extienden desde la Ruta 3 hasta Gomensoro, desde Gomensoro hasta el Arroyo Cuaró, desde el Cuaró hasta Javier de Viana y desde allí al Arroyo Chiflero. El primero de estos tramos ha sido adjudicado a la empresa Díaz Álvarez y los otros tres a Tracoviax. Respecto de los puentes, cuatro están siendo construidos, dos sobre los arroyos Tres Cruces y Cuaró y dos sobre las zanjas de la Comisaría y La Bomba, y un ensanche del existente sobre el arroyo Pelado. Cabe destacar que cundo estén operativos, ya no habrá aislamiento por crecidas. El conjunto constituye una obra vial histórica para esta ruta.

En el trayecto de la Ruta 30 que va desde Artigas hasta Buena Unión (Departamento de Rivera) en el empalme con la Ruta 5, hay tres tramos en los que se han realizado obras de rehabilitación y ensanche de plataforma. En los dos primeros que van desde la ciudad de Artigas hasta el Catalán; uno, mediante el contrato C55 entre la Corporación Vial del Uruguay y el consorcio Cujó- Incoci para el tramo que va desde el Km 124,300 hasta el 151; y otro, desde allí hasta el km 170,800, mediante el contrato C56 con la empresa Tracoviax. Ambos tramos presentan defectos de construcción similares a los observados en la Ruta 4; a modo de ejemplo, desde el km 171 hasta la ciudad de Artigas -20 kilómetros- se observan 83 reparaciones. Luego, desde Masoller hasta la Ruta 5 -ya en el Departamento de Rivera- la obra fue realizada por la empresa Ramón Álvarez SA. Este tramo presenta alguna reparación puntual aunque es notoria la calidad superior del tratamiento realizado en esta zona.

Respecto de la Ruta 27, se ha realizado obra de rehabilitación y ensanche en un tramo de 8 kilómetros desde la Ruta 5 hasta Los Lagos, luego otros 7 kilómetros con una pavimentación primaria, y a continuación, otros 18 kilómetros que están en obra. La empresa ha expresado que la obra estaría concluida el 31 de mayo próximo.

Cabe mencionar que en la recorrida, visitamos la construcción del puente sobre el Arroyo Cuñapirú, próximo a la ciudad de Rivera.

Conclusiones:

1.Cabe destacar la importancia de la inversión que se ha determinado para estas rutas. Sin dudas, una vez concluidas todas las obras, habrá un antes y un después para quienes habitamos en esa parte del País. No más aislamiento por crecidas, no más escuelas sin maestros ni niños sin clases, no más producción detenida, no más ambulancias por carreteras brasileras. El viaje desde Artigas a Montevideo se reduce casi una hora, y los docentes que se trasladan diariamente a la zona oeste, se ahorrarán entre dos y tres horas por día.

2.Siendo una inversión de tal significación -según el ministro, en el entorno de los noventa millones de dólares-, no puede admitirse que se realice una obra con las debilidades e construcción que se han constatado.

3.Sería oportuno buscar una evaluación técnica independiente que dictamine sobre la calidad de las obras. Con tal propósito propongo solicitar un informe al Instituto de Estructuras y Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UDELAR.

4.El ordenamiento institucional de la República ha regulado la forma en que se define la realización de la obra pública y el modo como se financia y ejecuta, pero la experiencia está indicando que es necesario poder supervisar desde el Parlamento y con sustento técnico el proceso de la obra, así como auditar el cumplimiento de los objetivos

una vez finalizada. Sería conveniente que el Parlamento contara con un asesoramiento técnico independiente, del más alto nivel como puede ser el instituto correspondiente de una Facultad de Ingeniería, que ante requerimiento, informara sobre aspectos técnicos de la obra. Pero además, convendría al propósito de una buena administración, estatuir un servicio descentralizado con sólida independencia técnica, que realice la auditoria ex post la finalización de la obra, a fin de analizar si se cumplieron cabalmente los objetivos.

Firmado: Mario Ayala

RUTA 4 -8NOV2018





RUTA 4 -26ENE2019


MTOP
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
Obra. Ampliación de contrato
C56 Ruta 4 entre las progresivas
150k000 y 178k000
TRAXPALCO S A
TRACOVIAX



RUTA 4 -5FEB2019



RUTA 4 -9MAR2019


MT
OP
DIRECCION
NACIONAL DE
VIALIDAD
Obra: Ampliación de contrato
C56 Ruta 4 entre las progresivas
150k000 y 178k000





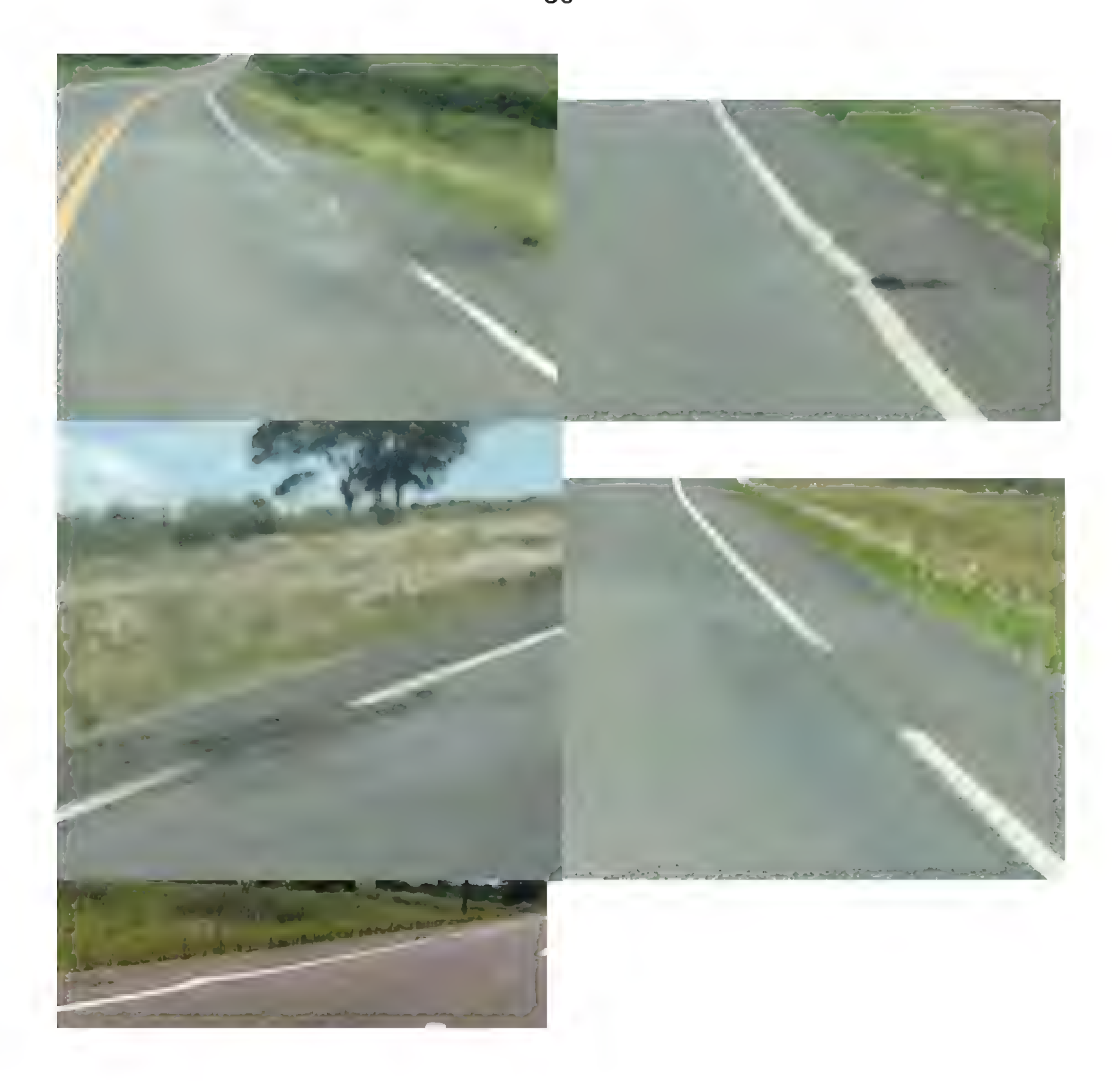




RUTA 30 -28ENE2019







RUTA 30 -7MAR2019




222


MTOP
DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
Obra: Rehabilitación y ensanche de plataforma de Ruta 30 entre las progresivas 151k000 (Cañada de Brum) y 170k800
Contrato C 56
TRAXPALCO S.A.
TRACOVIAX




Cda. de Brum
Km 751



RUTA 30 -10MAR2019


OBRA:
Rehabilitación de Ruta N° 4
Tramo
178k000 (A° Los Chanchos) - 199k700 (Empalme con Ruta 30)
DIRECCIÓN
NACIONAL DE
VIALIDAD
Obra: Ampliación de contrato
C56 Ruta 4 entre las progresivas
150k000 y 178k000
TRAXPALCO S.A.
TRACOVIAX

RUTA 30 -11MAR2019

